

Dubaï ou la métropolisation incomplète d'un pôle en relais de l'économie monde

Marc Lavergne

CNRS

Université Paris-X/Nanterre

Le phénomène de la métropolisation a fait l'objet depuis une douzaine d'années de nombreux travaux et ce concept polysémique a pu être mieux cerné récemment grâce à l'enquête menée auprès de nombreux utilisateurs et à la synthèse de ses approches qui en a été tentée (Lacour et Puissant, éd., 1999).

L'intérêt premier de ces recherches est d'avoir mis l'accent sur un processus, distinct de la démarche qui consiste à identifier des métropoles. Ce terme est d'utilisation très ancienne, mais son acception varie selon les contextes, tout en visant à hiérarchiser les ensembles urbains à partir de critères objectifs quantifiables, et à réserver à certaines grandes villes l'attribution de ce substantif. Mais il est difficile aux chercheurs qui s'emploient à cet exercice d'éviter en dernière instance d'adopter une grille qui fait la part belle à la taille démographique (Moriconi, Troin, 2000).

La métropolisation, cependant, apparaît comme un phénomène étroitement lié à la mondialisation ; il recouvre l'ensemble des mutations socio-spatiales concernant le fonctionnement et la gestion des grands centres urbains, qui résultent de l'ouverture économique à l'œuvre aujourd'hui sur l'ensemble de la planète. Pour certains auteurs, la métropolisation s'applique même à l'ensemble des espaces dévolus à l'activité humaine, fussent-ils ruraux ou occupés par les villes petites et moyennes.

Même si l'on reconnaît en effet que la mondialisation économique exerce ses effets, quoique de manière différenciée, sur l'ensemble des sociétés et des territoires qu'elles occupent, la métropolisation nous semble être un phénomène propre aux ensembles urbains capables d'exercer une polarisation sur de vastes territoires, débordant les limites administratives qui marquent traditionnellement leur relation de dépendance à l'égard de la ville, et de fonctionner comme des nœuds de réseaux multiformes qui entretiennent leur dynamisme.

La métropolisation paraît ainsi englober l'ensemble des mutations économiques, parmi lesquelles la dimension informationnelle de l'économie en réseaux joue un rôle majeur, avec l'accent mis sur la recherche-développement, l'innovation technologique, le rôle moteur joué par les marchés financiers, etc. (Castells, 1998). Mais ces mutations entraînent des changements dans la sphère urbaine en particulier un accroissement des écarts sociaux conduisant souvent à une véritable ségrégation, lisible dans le paysage urbain. Celui-ci est tout entier voué à la poursuite d'objectifs de compétitivité et rationalité économique, toutes les ressources (patrimoine, environnement, activités culturelles et sportives, etc.) étant mobilisées pour attirer compétences et capitaux et afficher ainsi une meilleure concentration d'atouts que ses homologues et ses voisines.

La métropolisation se traduit également par un changement en matière de gestion urbaine. La concentration de la population dans de vastes et complexes ensembles urbains, combinée avec la politique de désengagement de l'Etat, conduit à de nouvelles formes de gestion : à l'autorité venue d'en haut (municipale, régionale, voire nationale) vient s'ajouter et souvent de se substituer l'action de la société civile

La métropolisation a surtout fait l'objet d'études à propos des mégapoles, des villes capitales ou des métropoles régionales dans les pays industrialisés, où les termes de cette nouvelle donne de la gestion urbaine et de la compétition interurbaine ont été les plus précocement perçus et pris en compte par les acteurs de la ville ; elle a également attiré

l'attention à propos des mégapoles du Sud qui ont pris place dans l'archipel mondial de la nouvelle économie transnationale (Shanghai), ou bien qui occupent déjà de longue date des places nodales de l'économie régionale (Sao Paulo, Mexico) ou internationale (Hongkong, Singapour).

Dans le Monde arabe, en revanche, la métropolisation n'a été jusqu'ici abordée que dans le cadre national ou régional, sans que soient menées des analyses utilisant les critères de comparaison en vigueur aujourd'hui sur la scène économique internationale. Or, s'il est acquis que la mondialisation n'abolit pas les différences culturelles et qu'elle n'entraîne pas une uniformisation des comportements et des logiques des acteurs économiques et sociaux, il n'en reste pas moins que certains des nouveaux termes de l'échange s'imposent progressivement à toute la planète, ébréchant ou éliminant les protections étatiques et sociales qui freinent les processus de métropolisation.

C'est cette dialectique entre ouverture imposée de l'extérieur et relayée par des forces locales, d'une part, et de l'autre résistances et blocages de la part des institutions et des sociétés inquiètes devant les mutations en cours, qui me paraît justifier l'approche de ce phénomène à travers le prisme d'une aire culturelle, en l'occurrence le Monde Arabe.

J'ai choisi pour éclairer la situation particulière des centres urbains du Monde Arabe face à la métropolisation de présenter ici le cas de Dubaï, dans le Golfe persique.

Cette ville est souvent considérée comme emblématique de la mondialisation économique, puisqu'elle est devenue un pôle renommé du commerce international de transit et de réexportation. Il s'agit donc d'un cas très particulier au cœur d'une région où le cloisonnement des territoires nationaux est encore la règle ; mais cette exception de Dubaï me semble justement significative des conditions particulières de la métropolisation dans le Moyen-Orient arabe, et plus particulièrement dans le cadre de la région bordant le Golfe persique.

Le Monde arabe, dans son ensemble, reste en effet encore rétif aux mutations qu'engendre la mondialisation. Aussi la métropolisation y apparaît-elle comme tronquée, faute de fonction polarisante qui dépasse ses frontières, en particulier dans le domaine de la recherche-développement, de la haute technologie d'une part, de l'ingénierie et des marchés financiers et enfin de l'économie de l'information, qui caractérisent à la fois l'abolition des frontières nationales et l'ouverture au monde, et les processus d'interaction causes-effets par lesquels cette ouverture se produit (Lavergne, 2000).

I – Dubaï, l'ouverture au monde comme raison d'être

Dubaï, naguère bourgade somnolente de part et d'autre de sa « crique », une *ria* pénétrant de quelques kilomètres dans l'intérieur des rivages désolés du Golfe Persique, est passée de 59 000 habitants en 1968 à 674 000 officiellement en 1995. Sa population atteindrait aujourd'hui près d'un million d'habitants¹. Cette croissance fulgurante est due à la découverte de champs pétroliers off-shore à la fin des années 60 et à la mise en œuvre d'une stratégie volontariste de diversification économique, dès avant l'ère pétrolière.

La manne pétrolière est cependant relative : la production de l'émirat de Dubaï ne fournit que 200 000 barils/j, bien loin derrière celle d'Abou Dhabi (2, 5 M b/j), soit 7 % du PIB. Et surtout, en l'état actuel des réserves, la production devrait cesser d'ici une vingtaine d'années, contre plus d'un siècle pour Abou Dhabi.

¹ Chiffre avancé par David Hirst : « Portrait de Dubaï, ville globale », Monde Diplomatique, février 2001, p. 3 ; mais toute estimation n'est qu'une extrapolation à partir des recensements, la population immigrée clandestine étant par définition inconnue.

Fait unique dans la région, la fortune de la ville est liée, depuis le début du XX^e siècle, à son rôle de centre du commerce entre l'Iran, le Golfe oriental et le sous-continent indien. Ces fonctions de port de transit et de redistribution ont pris ces dernières années une envergure planétaire : 62 % des exportations sont désormais fournies par le secteur non-pétrolier et les réexportations, contre 26 % en 1990. Dubaï est devenu le 3^e centre mondial de réexportation après Hongkong et Singapour, nouant des relations commerciales avec 179 pays.

De nouvelles activités industrielles et touristiques s'y sont associées et apportent leur contribution à un PIB de 16 Md \$ en 2000².

Mais les conditions de ce succès sont très particulières : la population active de l'émirat est composée à plus de 90 % par des étrangers, venus en majorité du sous-continent indien, d'Extrême-Orient ou du Moyen-Orient arabe. Ces immigrants effectuent des séjours de durée variable dans l'émirat, mais ils ne sont pas censés y faire souche et ne jouissent d'aucun droit civique. La stabilité de cette population, à la base de la réussite économique, est donc très précaire, et l'on peut se demander si cette précarité constitue un atout ou un handicap dans la perspective de la métropolisation.. Cette main d'œuvre offre en tous cas l'avantage du point de vue des entreprises d'être parfaitement adaptée au marché de l'emploi, avec une grande diversité de compétences, et des exigences minimales en termes de salaires et de protection sociale : le bassin de recrutement de Dubaï est devenu planétaire, ce qui permet de drainer les personnels les plus compétents aux conditions les plus avantageuses, dans le cadre d'une flexibilité maximale.

Parmi les autres facteurs de production disponibles en abondance, il faut citer l'énergie produite sur place, grâce à l'extraction des hydrocarbures qui constituent également une matière première de l'industrie pétrochimique et qui permettent de dessaler à volonté l'eau douce indispensable en l'absence de toute source alternative (Lavergne et Dumortier, 2000). Le terrain nécessaire à l'extension urbaine et à l'implantation d'activités nouvelles est disponible à volonté, tandis que la desserte par les voies de communication terrestre, maritime et aérienne est optimale, et que l'équipement en réseaux de télécommunication est à la pointe de la technique. Les conditions d'une activité économique performante sont donc réunies.

La mise en œuvre des virtualités de Dubaï

Ces atouts ne se trouvent pas réunis à Dubaï par hasard. La richesse pétrolière, on l'a vu, est modeste, et d'autres sites auraient pu offrir des avantages similaires, d'autant que la situation même de Dubaï, sur un rivage sableux et enclavé à l'intérieur du Golfe persique, n'est pas des meilleures pour servir de point de départ à une aventure commerciale maritime. C'est à l'histoire récente qu'il faut faire appel pour comprendre comment une dynamique de développement économique s'est mise en place à cet endroit précis.

Dubaï, l'un des ports de la Côte des Pirates, convertie par les Britanniques en Côte de la Trêve à partir des années 1830, s'est ouverte aux commerçants étrangers dès les premières années du XX^e siècle, sous la conduite de la famille Al-Maktoum qui s'adonnait elle-même aux entreprises commerciales. Le contraste était marqué avec sa voisine Sharjah, dont les émirs Qawasim étaient hostiles à la pénétration étrangère (Heard-Bey, 1980 et 2000) et dont la crique s'envasait (Field, p. 60).

A partir de 1902, Dubaï bénéficia de l'installation de commerçants persans de Lingeh, qui voulaient échapper aux droits de douane qui venaient d'être instaurés sur les entrées dans

² David Hirst, art. Cit. Ce montant peut paraître modeste comparé au PNB de Singapour (100 Md \$ en 2000 pour 4 M habitants), ou Hongkong (160 Md \$ pour près de 6 M habitants). Mais c'est un montant équivalent à celui du Liban (3 M habitants) et trois fois supérieur à celui de la Jordanie (5, 2 Md \$ en 1998). Le montant total des exportations de marchandises (pétrole et produits dérivés compris) a atteint 57 Md \$ en 1998 pour l'ensemble de la Fédération).

les ports de la rive persane. Cet afflux incita des commerçants arabes, dont la célèbre famille Owais, à l'époque importants négociants en perles, à quitter Sharjah pour les rejoindre.

L'œuvre de Cheikh Rachid

Mais le vrai démarrage date de la fin des années 50, où Cheikh Rachid al-Maktoum, qui régna de 1958 à 1990, se lança dans une série de projets visant à approfondir la crique et à améliorer les quais creusés dans ses rives³. Il en stabilisa aussi l'entrée par un brise-lames destiné à éviter la formation de cordons dunaires⁴.

Cheikh Rachid était lui-même un commerçant avisé et Dubaï n'imposait que des taxes très légères à l'importation, bien que celles-ci fussent sa seule source de revenu avant l'arrivée des revenus pétroliers en 1969. Il édicta une réglementation commerciale bien plus favorable que dans les pays voisins, et maintint la bureaucratie à un niveau minimal. Bien des fonctions dévolues ailleurs dans le Golfe à l'Etat revenaient à Dubaï au secteur privé : le port, l'aéroport et les industries lourdes. Mais ce libéralisme trouva vite ses limites : les compagnies de téléphone et d'électricité durent être reprises par l'Etat.

A partir des années 30, Dubaï vécut au rythme de la contrebande de l'or en direction de l'Inde. A son apogée en 1970, la place de Dubaï traitait 259 tonnes d'or, soit 20 % de l'approvisionnement du monde non-communiste. L'or arrivé par avion des marchés de Londres et de Zürich étaient transbordé sur des dhows qui trompaient la vigilance des gardes-côtes de Bombay, pour le plus grand profit des grandes familles commerçantes de Dubaï. Ce commerce lucratif cessa cependant à partir du moment où l'or entreprit sa montée vertigineuse en 1971. L'importation de l'or cessa totalement en juin 1973 et ne se maintient que pour alimenter le souk de l'or où il est revendu sous forme de bijoux aux touristes de passage.

Mais Cheikh Rachid nourrissait des ambitions de visionnaire, qu'il entreprit de satisfaire dès que les ressources pétrolières le lui permirent. Au lieu de thésauriser ses revenus comme le faisaient ses voisins, il se lança dans un vaste programme d'infrastructures destinées à préparer déjà l'après-pétrole : une cale sèche pour supertankers devait faire de Dubaï la rivale de Bahrein comme station-service du Golfe, un gigantesque port en eau profonde fut creusé dans les sables littoraux, à 40 km au sud de la ville : ce fut le début de l'aventure du complexe de Jebel Ali.

Le port de Jebel Ali a accueilli au fil des années plusieurs industries lourdes financées par l'Etat, comme l'usine Dubal (530 000 t d'aluminium produites en 2000)⁵, une usine de dessalement d'eau de mer, une centrale thermique, l'usine Dugaz qui produit du gaz naturel liquéfié, et depuis 1999 une usine d'engrais produisant 680 t/j d'ammoniac et 1200 t/j d'urée⁶.

A celles-ci se sont ajoutées une immense zone franche destinée à l'entrepôt et à la réexpédition de marchandises venues du monde entier, ainsi qu'à de nombreuses industries de transformation.

Ces investissements étaient cependant hasardeux pour le budget relativement limité de l'émirat, qui ne fut sauvé de la faillite que par le quadruplement inattendu du cours du brut en 1973-74, puis par le regain de l'idée fédérale en 1979, qui poussa l'émirat d'Abu Dhabi à soutenir le projet de Jebel Ali (Field).

³ Le projet fut achevé en 1963, grâce à un prêt du Koweït, juste au moment où la Crique voisine de Sharjah devint inutilisable.

⁴ D'une façon bien typique de son personnage, il amortit le coût de l'opération en vendant les terrains qui s'étaient formés à l'abri de la jetée (M. Field, p. 61).

⁵ Dubaï est le premier producteur mondial d'alliages à base d'aluminium pour pièces automobiles. L'exportation de 402 000 t d'aluminium a rapporté 670 M £ en 1998.

⁶ Joint venture associant des capitaux privés indiens et américains avec la Emirates Trading Co (MEED 5 décembre 1997).

C'est grâce à cette ténacité au service d'une vision de l'avenir que Cheikh Rachid réussit à imposer son autonomie vis-à-vis de l'émirat voisin d'Abou Dhabi et de son émir, Cheikh Zayed, avec lequel ses relations ont toujours été difficiles.

« Rashid developed a very personal style of rule. Until very recently Dubaï was not so much a state as a diversified industrial, banking and trading enterprise, headed by Rashid as chairman of the holding company. In this corporation, as in any other, there was a sensible emphasis on keeping down costs and making departments pay their own way. This meant doing without a government in the conventional sense and relying on a few long-serving and trusted lieutenants to oversee particular bits of the affairs of state. » (Field, 1984, p. 60)

Si la personnalité hors du commun de cet émir est incontestablement un élément-clé de la compréhension de la réussite de Dubaï, il faut souligner qu'elle s'inscrit dans une lignée, et que la culture familiale des Al-Maktoum, tournée vers le commerce et les affaires au long cours, joue jusqu'à présent un rôle pour animer cette quête incessante de la modernité et de l'ouverture.

Il n'en reste pas moins que cette saga des Al-Maktoum n'a pu réussir que parce qu'il existait un environnement favorable. Les autres acteurs politiques et économiques qui ont concouru à l'entreprise, pour être plus discrets ou plus difficiles à identifier, n'en sont pas moins déterminants : tout d'abord, les Al-Maktoum ont prospéré sous la tutelle britannique, qui s'est muée en un patronage américano-britannique lors de la guerre froide. Le Golfe persique est en effet une zone d'intérêt vital pour l'Occident dont il assure l'approvisionnement pétrolier, et les dirigeants de Dubaï se sont volontiers accommodés de ce protectorat. En commerçants avisés, ils se sont abstenus de « faire de la politique », alors même qu'ils faisaient de leur cité la porte d'entrée de l'Iran en guerre contre l'Irak, puis sous embargo américain. D'autre part, ils se sont toujours entourés de conseillers anglo-saxons, qui continuent d'orienter les décisions de l'émir dans un sens favorable au monde des affaires.

Une communauté des affaires tournée vers l'extérieur

Le monde des affaires de Dubaï est un univers composite, à la fois stratifié et interconnecté, ce qui lui permet de couvrir un champ très vaste d'interventions.

Tout d'abord, il existe une communauté de grandes familles négociantes implantées de longue date dans l'émirat. Certains sont arabes de souche (d'origine locale ou du Hadramaout) et forment l'entourage immédiat de la famille émirienne.

D'autres sont les descendants des commerçants persans arrivés après 1902 : de tout le Golfe, c'est à Dubaï que les commerçants persans sont les plus visibles ; mais seules deux familles, les Galadari et Abdullah Rostamani, qui représente la firme Datsun, peuvent être comptées parmi les plus grands commerçants, sur le même pied que les Arabes comme Owais, Futtaim ou Ghurair (Field, p. 76) ; les autres sont plutôt boutiquiers ou propriétaires de magasins du souk, comme dans l'ensemble des pays du Golfe, sans compter leur présence dominante dans la corporation des boulangers. Les grandes familles détiennent des passeports arabes et se considèrent comme plus ou moins arabes, ce qui est moins le cas chez les catégories plus modestes, même s'ils détiennent également des passeports arabes et sont présents dans la région depuis plusieurs générations.

Dubaï abrite la plus importante communauté de commerçants indiens après Oman, dont une dizaine de familles présentes depuis plus de deux générations, valent des dizaines, voire des centaines de millions de \$ (Field, p. 76). A la différence de certains de leurs compatriotes

d'Oman ou de Bahreïn, les Indiens de Dubaï ne possèdent pas la nationalité de leur pays d'accueil⁷.

Ces hommes d'affaires, mais aussi les membres des professions libérales, les boutiquiers, etc. sont regroupés au sein de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dubaï, qui compte près de 30 000 membres, l'adhésion y étant obligatoire pour tous les entrepreneurs. Fondée en 1965 à l'initiative de Cheikh Rachid, elle occupe depuis 1995 un immeuble de 18 étages sur les bords de la Crique, dont l'architecture audacieuse symbolise son rôle et les ambitions de la catégorie sociale qu'elle représente. Elle est dirigée par un Conseil d'Administration de 26 membres, renouvelé tous les deux ans par décret émiral, et constitue l'organe d'expression de la communauté des hommes d'affaires⁸.

Mais le dynamisme de la Cité ne provient pas uniquement de forces endogènes. Il est aussi le résultat d'un choix de la part d'entreprises étrangères (multinationales) en quête d'un siège régional, d'un marché, d'un bureau de représentation ou d'une filiale. Comment s'opère ce choix de Dubaï, par rapport à quelles autres possibilités, et en fonction de quels critères ? Difficile de répondre à cette question de manière globale, dans la mesure où chaque entreprise a ses propres impératifs et ses propres objectifs. Il n'en reste pas moins que Dubaï représente, par les marchés sur lesquels elle ouvre, un marché sans commune mesure avec sa population propre, et qu'elle offre des conditions attrayantes pour un certain nombre d'industries ou de services opérant ou visant une clientèle régionale ou mondiale, accessible à partir de Dubaï plus facilement que d'autres lieux.

C'est le même raisonnement qui conduit les importateurs de nombreux pays environnants à s'approvisionner à Dubaï : ils passent commande aux négociants de la place de marchandises venues du monde entier, qui repartent par conteneurs dans toutes les directions.

Des milliers de commerçants à la valise, venus d'Ukraine, du Mali ou d'Afghanistan, viennent eux aussi s'approvisionner à Dubaï, en marchandises qui prennent ensuite le chemin des marchés ruraux d'Afrique de l'Ouest ou de l'ex-URSS. Ces acheteurs-revendeurs ont leurs propres réseaux, leur structure d'accueil sur place, constituée par des compatriotes installés dans l'émirat ou par des commerçants locaux avec lesquelles ils nouent des relations plus ou moins durables (Marchal, 1997).

Cette activité de redistribution n'est pas que le fait de professionnels : nombreux sont les travailleurs immigrés qui y participent, en consacrant leurs économies à l'achat de marchandises pour les revendre au pays.

Enfin, il faut mentionner le rôle des clients occasionnels, qui profitent d'un séjour d'affaires ou de tourisme pour s'approvisionner dans les centres commerciaux et les boutiques hors-taxes, renommés pour leur achalandage exceptionnel et leurs prix imbattables ou bien même clients originaires des autres pays du Golfe qui viennent spécialement à Dubaï à l'occasion d'un achat important

Des méthodes et des produits adaptés à une demande évolutive

Dès l'époque de la contrebande de l'or, les commerçants de Dubaï s'étaient lancés dans d'autres trafics, en particulier celui des vêtements et des cigarettes vers l'Iran et le Pakistan. Ces activités leur ont permis de diversifier leurs relations avec les pays voisins et d'identifier la demande de ceux-ci en produits de consommation courante.

Ils ont donc ensuite développé l'activité, légale, celle-là, de réexportation, qui s'élève aujourd'hui à 10 Md \$ par an.. L'avantage de Dubaï repose non seulement sur les réseaux de

⁷ Ils font renouveler régulièrement leur passeport indien, ce qui laisse supposer qu'ils ont l'intention de retourner à terme dans leur patrie d'origine (M. Field, p. 76)

⁸ Voir « Doing Business in Dubaï », supplément de MEED, 7 avril 1995, interview with Abdulrahman Ghanim al-Mutaiwee, directeur-général de la DCCI, page 12

commerçants, mais aussi sur l'étendue et la rapidité de ses liaisons avec le monde extérieur, ainsi que sur l'efficacité du hub aéroportuaire (4 heures suffisent pour transférer un colis du cargo porte-conteneurs à l'avion cargo).

Les moyens de transport utilisés présentent une large palette, adaptée aux besoins, depuis les *dhow*s, navires en bois à l'architecture traditionnelle, équipés de puissants moteurs, qui relient Dubaï à Qishm ou Bandas Abbas sur la côte iranienne, jusqu'aux avions gros porteurs, qui relient Dubaï aux villes les plus reculées d'Asie centrale ou de l'immensité russe.

La demande a beaucoup évolué en vingt ans, tant en ce qui concerne les quantités que la nature des produits concernés et les destinations privilégiées. On distinguait à l'époque quatre formes principales :

- machines, biens de production, automobiles et produits alimentaires destinés à la consommation locale et à celle des autres Emirats de la Fédération (statistiquement, ces marchandises n'ont plus été considérées comme réexportées après l'indépendance de la Fédération en 1971) ;
- réexportation légale ou illégale de biens de consommation de toutes sortes vers l'Asie, depuis l'Iran jusqu'en Extrême-Orient ;
- réexportation de biens de consommation durables en direction de Jeddah, de La Mecque et de Médine à l'époque du pèlerinage ;
- importations destinées à la vente, dans les échoppes de Dubaï, de biens de consommation durables : 100 M \$ par an étaient exportés par les acheteurs eux-mêmes (montres⁹, radio-cassettes, etc). Ce commerce représentait les $\frac{3}{4}$ des biens de consommation durables importés à Dubaï.

Aujourd'hui le nom de Dubaï est devenu synonyme de shopping pour les habitants du Golfe, les expatriés et les voyageurs de passage dans la région. Le temps fort de l'activité commerciale est désormais le Dubaï Shopping Festival qui a lieu chaque année en mars depuis 1996. En 1999, les ventes ont atteint 1,1 Md \$, qui devaient être dépassées en 2000 grâce au développement de la promotion commerciale sur Internet.

De son côté, le célèbre Dubaï Duty Free de l'aéroport international a réalisé 185 M \$ de ventes en 1999¹⁰.

En vingt ans, le commerce de réexportation de Dubaï a donc changé non seulement d'échelle, mais aussi de nature, ce qui montre la capacité de la place à suivre l'évolution des besoins d'une clientèle qui s'est diversifiée en s'élargissant.

La quête permanente de nouveaux débouchés

Dubaï a su répondre au besoin des pays environnants de disposer d'un sas de communication avec le monde extérieur. Besoin structurel pour les uns, conjoncturel pour d'autres, et besoins qui se font sentir dans des domaines différents d'un cas à l'autre.

L'émirat est en effet entouré de grands Etats continentaux pour lesquels il joue un rôle comparable à celui de Hongkong pendant longtemps pour la Chine continentale.

1) Dubaï, composante de la Fédération des Emirats Arabes Unis : un statut politique original et en évolution progressive

Dubaï jouit d'un statut de quasi-capitale, puisqu'elle est le siège d'un émirat fédéré au sein des Emirats Arabes Unis, qui sous beaucoup d'aspects ressemblent encore à une

⁹ Plus de 80 tonnes en 1977, soit 9 montres par habitant ! les acheteurs devenaient dans bien des cas eux-mêmes des revendeurs dans leur pays, où l'importation de ces produits était encore souvent limitée.

¹⁰ Dubaï gears up to shop, TME, mars 2000

confédération. L'émirat défend jalousement ses prérogatives face à Abou Dhabi, de loin le plus vaste et le plus riche des sept associés, qui fait office de capitale fédérale. Dans le domaine commercial, on l'a vu, Dubaï mène une politique indépendante qui lui permet d'apparaître comme son complément plutôt que comme son obligée. Son rayonnement international autonome justifie que Dubaï abrite un nombre important de consulats étrangers qui fonctionnent comme des quasi-ambassades. Au niveau fédéral, l'émir Cheikh Maktoum bin Rachid al-Maktoum est le vice-président et Premier Ministre de la Fédération, tandis que le prince héritier de l'émirat détient le portefeuille de la Défense, toutes les fonctions d'autorité demeurant monopolisées par la famille régnante¹¹

La Fédération repose ainsi sur deux piliers, la richesse pétrolière dont dispose quasi-exclusivement Abou Dhabi, et le commerce international concentré à Dubaï.

Si la Fédération a été le premier client de Dubaï, ce premier cercle s'est aujourd'hui élargi pour englober l'ensemble des six pays membres du Conseil de Coopération du Golfe. Cet organisme fondé en 1981 dans un but avant tout de défense collective face à la menace iranienne, s'est progressivement mué en une association à caractère général, d'où la coordination en matière économique n'est pas absente. A titre d'exemple, les négociations en vue d'un accord de libre-échange avec l'Union Européenne sont menées de manière collective par le CCG pour le compte de ses Etats-membres.

Les relations de Dubaï avec ses partenaires sont cependant variées : si Bahreïn et Qatar, qui avaient refusé en 1971 de rejoindre la Fédération, subissent de plus en plus l'attraction de Dubaï (dont le dynamisme est supérieur à celui de la place financière de Manama, tandis qu'un ferry-boat relie désormais Doha à Dubaï, drainant de nombreux visiteurs le week-end), Koweït., qui avait soutenu les premiers efforts d'investissement de l'émirat déshérité dans les années 50 et 60, observe avec dépit son irrésistible ascension ; plus ancien producteur de pétrole du Golfe, le Koweït n'a pas encore soldé les comptes du krach financier du souk al-Manakh en 1982 ni celui de l'occupation irakienne en 1990¹²

Le grand voisin saoudien pèse d'un poids très lourd sur l'ensemble du CCG, et exerce une vigilance constante sur les évolutions internes de ses membres. Dubaï est cependant protégée de cette tutelle par son appartenance aux EAU et au CCG, deux instances qui « amortissent » les effets d'une tutelle trop directe. Mais l'Arabie Saoudite a aussi besoin de Dubaï, à la fois pour des transactions financières internationales impossibles dans le cadre de la législation islamique en vigueur dans le Royaume, et aussi pour servir de lieu de détente à une population soumise à l'oppression policière et au carcan moral qui y règne. Comme à Bahreïn, le contrôle social est beaucoup plus relâché à Dubaï que chez ses voisins et l'alcool est en vente libre dans les grands hôtels qui abritent également les boîtes de nuit. Dubaï joue un rôle de soupape de sécurité qui rend supportable tant aux expatriés qu'aux citoyens du Royaume la vie quotidienne en Arabie, tout en mettant à la disposition de ses hommes affaires son savoir-faire et ses réseaux. Tout en entretenant le rigorisme de l'émirat voisin de Charjah « capitale culturelle de la Fédération », la « Maison de Dieu » exerce là une forme d'externalisation de certaines fonctions indésirables sur son sol et pourtant indispensables.

Le « Hongkong » de l'Iran

¹¹ Un des frères de l'émir, Cheikh Hamdan bin Rachid al-Maktoum, est son adjoint à la tête de l'émirat, et occupe les fonctions de Ministre des Finances et de l'Industrie de la Fédération ; tandis que Cheikh Ahmed bin Saïd al-Maktoum, est le président de la compagnie aérienne Emirates et du Département de l'Aviation Civile de Dubaï.

¹² « Ils étaient encore sur leurs chameaux quand nous avons déjà un Parlement », nous déclarait avec une ironie forcée un haut responsable koweïtien en janvier 2000.

Le principal débouché de Dubaï est cependant l'Iran : Dubaï, où se sont installées plus de 2000 maisons de commerce iraniennes, subvient aux besoins du marché iranien, qui compte 60 M d'habitants pour un PNB de 142 Md \$ en 1999.

L'Iran cherche aujourd'hui à rapatrier une partie de cette activité sur son sol, et développe sur l'île de Qishm une zone franche à la fois commerciale et industrielle. Mais malgré sa situation exceptionnelle à l'entrée du Golfe, celle-ci ne sert encore que d'entrepôt dans un environnement aride et désolé. Le savoir-faire et les réseaux accumulés à Dubaï rendent sa position difficile à renverser, comme l'illustre le rôle du souk de l'or, qui attire encore aujourd'hui une nombreuse clientèle féminine venue d'Iran.

Au-delà de l'Iran, Dubaï rayonne aujourd'hui sur l'Asie centrale ex-soviétique, la Transcaucasie, et même au-delà : depuis l'indépendance de ces Républiques musulmanes en 1991, celles-ci redécouvrent les antiques routes caravanières et les réseaux humains et culturels qui les relient au Monde arabe. Dubaï leur offre, par rapport à Moscou, un raccourci pour accéder à tous les produits de consommation venus d'Occident ou d'Extrême-Orient. Les relations, initiées par la voie aérienne, à l'aide d'appareils opérant indépendamment des réglementations et des normes internationales, s'est progressivement institutionnalisé. En ouvrant la voie ferrée entre Nichapour et Achkabad au Turkménistan, l'Iran cherche à prendre sa place dans cet axe Nord-Sud.

De Russie et d'Ukraine arrivent également des milliers de commerçants à la valise et de prostituées. Dubaï prend là rang aux côtés d'Istanbul, des ports turcs de la mer Noire ou de Chypre, parmi les comptoirs périphériques qui permettent d'atténuer les pénuries héritées de ou engendrées par l'effondrement du système soviétique.

Un des poumons de l'Irak

La desserte de l'Irak procède de l'embargo sur les transactions commerciales avec ce pays. Dubaï est logiquement devenue un centre de transit pour les marchandises destinées à l'Irak dans un cadre légal ou en contrebande. Ses ports sont également le lieu de transbordement des cargaisons de pétrole qui quittent clandestinement l'Irak à bord de péniches longeant les eaux territoriales iraniennes pour échapper aux contrôles de la marine américaine. Elles sont alors chargées à bord de supertankers qui franchissent le détroit d'Ormuz pour gagner la haute mer.

Le sous-continent indien, pourvoyeur d'hommes et partenaire commercial

Le sous-continent indien occupe une place majeure dans l'économie de Dubaï. Les relations avec Bombay et le Gudjerat sont ancienne, mais l'émirat vit aussi, par ses immigrants et ses transactions commerciales, à l'heure de Karachi, de Kandahar en Afghanistan, du Kérala ou de Dhaka. De là proviennent une grande partie des marchandises réexportées vers le monde entier, mais c'est vers ces pays que partent aussi les cargaisons de matériels électroniques importées d'Asie du sud-est ou d'Europe. Des mastodontes comme l'Inde, le Pakistan ou le Bangla Desh sont en effet empêtrés dans leur développement économique par des administrations pléthoriques, des réglementations tatillonnes, des infrastructures obsolètes. Le recours à la place de Dubaï permet de surmonter ces obstacles et d'offrir aux entreprises du sous-continent un accès aux marchés extérieurs pour leurs produits textiles, par exemple.

Une aire d'attraction devenue planétaire

Aujourd'hui, les relations nouées par Dubaï couvrent aussi bien l'Afrique noire, l'Extrême-orient ou l'Amérique latine, comme en témoignent les escales desservies par la compagnie aérienne Emirates, ou l'implantation des bureaux de représentation du Dubaï Tourism and Promotion Board (voir carte) : les acheteurs venus d'Afrique de l'Est reprennent les antiques courants commerciaux qui relient le Golfe et les rivages d'Oman aux côtes de l'Océan indien, mais Dubaï attire aussi des marchands à la valise ou des hommes d'affaires maliens, algériens, etc.

II - L' «entreprise Dubaï » : une ville vouée aux affaires internationales

La ville s'organise autour de ses infrastructures économiques, au premier rang desquelles les réseaux de transport. Viennent ensuite les grands hôtels, les immeubles de bureaux, les zones industrielles, les centres commerciaux, et enfin les zones résidentielles et les équipements de loisirs.

Mais cette hiérarchie sommaire ne doit pas induire en erreur : là encore, l'imbrication entre les différentes fonctions est maximale : elle permet de rentabiliser à plein les équipements et d'opérer des combinaisons satisfaisant tous les utilisateurs : le souk de l'or séduit les hommes d'affaires de passage, tout comme les terrains de golf sont un attrait supplémentaire pour les touristes anglo-saxons ou japonais.

Les liaisons internationales, vecteur de la croissance

L'aéroport est devenu en quelques années une plaque tournante du trafic aérien international avec 10, 7 millions de passagers en 1999 (+ 10, 5 % par rapport à l'année précédente) : c'est le deuxième aéroport du Moyen-Orient et le deuxième du monde pour le nombre de passagers en transit, après celui de Narita à Tokyo.¹³ Il est desservi par l'ensemble des compagnies internationales de la planète, qui le reliaient à plus de 130 destinations en 1997.

L'aéroport symbolise la stratégie de Dubaï : son trafic passager alimente un important complexe commercial hors-taxes, lui-même chargé de drainer les voyageurs, par des promotions, des tombolas incessants. Cette zone franche aéroportuaire est considérée comme l'attractive du monde, et a réalisé des ventes de 190 millions \$ en 1997¹⁴.

Quant à l'activité fret, elle est concentrée dans un « Cargo village » capable de traiter 500 000 t/an¹⁵. Celui-ci est directement connecté avec les zones industrielles avoisinantes, les Etats voisins, et les ports, grâce à sept quais de fret combiné air-mer, « qui en font l'une des zones les plus performantes du monde pour ce type de transbordement »¹⁶.

Emirates, une succès story emblématique

L'émirat s'est doté en 1985 d'une compagnie aérienne, Emirates, qui appartient à l'Etat. Emirates est vite devenue emblématique de l'émirat, par son dynamisme, et sa rentabilité exceptionnelle. Le nombre de passagers transportés est passé de 2, 25 millions en 1994-95 à

¹³ Données tirées de la revue libanaise Magazine, « Beyrouth, Dubaï, Tel Aviv : serons-nous compétitifs ? » 1^{er} mars 1996, page 24 et de Afrique-Golfe Magazine : « Dubaï, un modèle arabe de la réussite ? », n° 3, mai-juin 1995. L'aéroport doit être aménagé pour traiter 12 millions de passagers en 2000.

¹⁴ TME : « Duty Free, a Shopping Revolution », mai 1998, pages 38-39

¹⁵ TME, juin 2000 Créé en 1991, sur une aire de 43 000 m² dans l'enceinte de l'aéroport, il assure le transfert des marchandises importées par voie maritime d'Extrême-Orient, et expédiées de là par voie aérienne vers l'Europe et les Etats-Unis. En 1995, environ 23 compagnies aériennes utilisaient cette infrastructure (« Dubaï l'incontournable », Arabies).

¹⁶ Roger Melki : « Dubaï l'incontournable », Arabies, 1993, page 34 à 42

4, 25 en 1998-99, soit un rythme de croissance annuel de 30 %, et Emirates vise à desservir 60 destinations en 2006.

Un hub portuaire aux tout premiers rangs mondiaux

En dépit de conditions naturelles difficiles et d'une situation peu propice à l'intérieur du Golfe Persique, Dubaï a lié sa prospérité au développement de ses infrastructures portuaires. Quatre ports aux rôles complémentaires s'échelonnent du nord au sud de la ville ; les anciens ports de Hamriya et de la Crique ont été approfondis et modernisés ; le port de la crique, qui accueille les dhows au pied des tours de verre et d'acier assure les réexportations vers l'Iran. Mais Dubaï s'est équipé successivement dès les années 70 de deux ports commerciaux modernes (Wirth, p. 87 et sq.) :

- Port Rachid, juste au sud de l'embouchure de la crique, offre depuis 1972 à proximité immédiate de la ville et de l'aéroport, 35 quais de déchargement et plus de 167 000 m² d'entrepôts couverts : au total, plus de 7 km de quais de déchargement pour des navires de 11,5 m de tirant d'eau. Le port est tout entier gagné sur la mer et ses môles enserrant un vaste plan d'eau protégeant les navires des courants marins. Il se prolonge au sud par les bassins de radoub et la cale sèche pour pétroliers géants ;

- Le port de Jebel Ali répond à un besoin tout différent : il a été conçu dès l'origine comme un pôle d'activité autonome, destiné à assurer l'avenir de l'émirat après l'épuisement des ressources pétrolières. Creusé dans la côte basse et sableuse à 35 km au sud-ouest de Dubaï, avec une profondeur de 15 m, il aligne 67 quais de déchargement et plus de 42 000 m² d'entrepôts couverts et 42 000 m³ d'entrepôts frigorifiques¹⁷. C'est devenu le grand port de transbordement de la péninsule arabique et des pays riverains du Golfe ; il dessert aussi la mer Rouge, l'Océan indien, et l'ensemble du Moyen-Orient .

Les ports de Dubaï sont gérés par la Dubaï Port Authority, qui a traité 2, 8 M de teu (Unités équivalentes à 20 pieds) sur les 4, 5 de l'ensemble des ports du CCG en 1998 et 1999. La stagnation du tonnage, après une décennie de croissance continue, est cependant due en partie à la montée en puissance du port de Salalah (600 000 tonnes teu en 1999, 1, 23 M espérées en 2004).

La multiplication des zones franches

Des zones franches, dont la dernière en date est la Dubaï Airport Free Zone (DAFZ) inaugurée en mars 1999, permettent l'importation et la réexportation hors douane, ainsi que l'installation d'entreprises industrielles dans des conditions encore plus favorables. Couvrant initialement 1, 2 M m², dont 140 000 pour le traitement du fret, elle vise à mettre à disposition 10 postes de transbordement simultané de Boeing 747. Parmi les compagnies de fret aérien qui ont choisi de s'installer à la DAFZ, abandonnant leurs aéroports d'attache précédents de Sharjah ou de Foujeirah, on trouve des compagnies russe comme East Lines (Russie), Azerbaïdjan Airlines, TMA (Liban)¹⁸...

La zone franche de Jebel Ali (DAFZ) fondée en 1983, permet d'échapper à l'obligation pour tout investisseur à Dubaï de réserver 51 % des parts au minimum à un sponsor local. Abritant

¹⁷ Sa mise en service date de 1979, mais les travaux ont été achevés en 1982. TME, avril 2000 « Arab Ports in Search of a Niche » ; la DPA a de plus obtenu la concession du nouveau terminal de conteneurs du port de Beyrouth, celle du deuxième terminal porte-conteneurs de Djeddah en 1999 et la concession du fonctionnement du port de Djibouti. Cette diversification est une réponse au développement du port de Salalah, qui remet en question le développement des activités de transbordement de l'intérieur du détroit d'Ormuz.

¹⁸ « DAFZ ready for take-off », TME, juin 2000.

plus de 1400 entreprises en 1999¹⁹, la JAFZ a permis au port de Jebel Ali de devenir le plus florissant hub régional. Mais les activités de stockage, de transit et de réexportation l'emportent encore sur la véritable production industrielle (35 % des entreprises), la part de celle-ci devant d'ailleurs être relativisée : le conditionnement et l'emballage l'emportent encore sur les véritables industries de transformation.

Mais l'adhésion progressive de la plupart des pays membres du CCG à l'Organisation Mondiale du Commerce ne va t-elle pas transformer l'ensemble de la région en une vaste zone franche ? A ce nouveau défi, les dirigeants de Dubaï répondent en s'engageant dans la voie de zones franches spécialisées, où se trouveraient intégrés tous les éléments d'un même secteur économique : un exemple précurseur de cette orientation est fourni par l'Internet City en cours de création à Dubaï (voir infra)..

Une législation et une atmosphère « business friendly »

L'émirat s'est doté d'une législation favorable aux investissements et aux activités commerciales et industrielles ainsi que d'une administration relativement efficace et honnête, ce qui constitue un atout décisif pour les investisseurs étrangers. Dubaï n'est en effet pas un « Far West », tant en ce qui concerne la circulation des hommes que celle des marchandises ou des capitaux. L'administration, composée de cadres et d'exécutants étrangers sélectionnés pour leurs compétences et bien payés relativement à leur pays d'origine, conscients de ce que la réussite économique et donc leur séjour sur place dépendent de l'attractivité du pays, est rapide et la corruption n'y revêt pas la dimension d'un fléau, d'autant qu'elle est contrôlée par les nationaux qui occupent les postes de direction.

L'Etat entrepreneur, premier soutien de l'investissement privé

Les autorités de l'émirat ne se contentent pas de financer les infrastructures nécessaires au développement économique : l'émirat est propriétaire d'entreprises de premier plan, comme la fonderie d'aluminium Dubal, l'usine de câbles et de fils électriques Ducab, la compagnie d'électricité Dubaï Electric Co (DEC) ou la compagnie aérienne Emirates. Il se singularise d'ailleurs, dans la vogue de privatisations actuelle qui n'épargne pas le Golfe, en refusant de céder ses participations au secteur privé, estimant qu'elles fournissent les fondements industriels ou de services de l'économie de l'émirat tout en réalisant de substantiels bénéfices. Mais les mêmes autorités sont également impliquées dans le renforcement du secteur privé, dans le cadre d'un plan de 20 ans²⁰ concernant le développement des secteurs industriels et commerciaux non-pétroliers.

La Chambre de Commerce et d'Industrie, entre défense des intérêts des hommes d'affaires et promotion internationale de la ville

Jusqu'aux années 80, la CCI de Dubaï a eu pour rôle de conseiller le gouvernement dans les domaines économique et juridique, et de promouvoir Dubaï sur la scène internationale ; ce rôle est maintenant complété par d'autres entités, telles que l'Organisme de gestion de la Zone Franche de Jebel Ali, l'Organisme des ports de Dubaï, la Compagnie Emirates, et le Bureau de promotion de Dubaï. Le gouvernement de l'émirat a créé ces dernières années un «Department of Economic Development», sorte de ministère de l'économie à l'échelle de l'émirat, qui a pour mission « d'améliorer le climat des affaires dans l'émirat, de mettre en place une stratégie à long-terme et de contribuer à l'établissement d'une législation

¹⁹ United Arab Emirates : Financial Report, TME, décembre 1999.

²⁰ « Inside the 21st Century », 110 pages (TME « Dubaï proceeds with caution, septembre 1998, pages 17-18)..

adéquate»²¹. Il supervise par ailleurs les entreprises publiques comme Dubaï Cable Co (Ducab), Dubaï Aluminium (Dubal) et Dubaï Natural Gas (Dugas)²².

Le tourisme, un secteur économique florissant et un vecteur de notoriété

Le tourisme est peut-être le secteur économique le plus révélateur de la capacité d'ouverture de Dubaï. La plupart des pays voisins, riches de vestiges archéologiques, de sites balnéaires inviolés et de paysages grandioses, comme l'Arabie Saoudite, l'Irak ou l'Iran (sans même évoquer le cas extrême de l'Afghanistan des taliban) ont fermé leurs frontières aux touristes, par peur du contact avec la civilisation hédoniste de l'Occident. D'autres, comme le sultanat d'Oman, ne s'entrouvrent que précautionneusement à un tourisme sélectif. Dubaï s'est au contraire engagé dans une promotion touristique effrénée, alors que le besoin financier en devises ne se faisait pas cruellement sentir, et que les attractions naturelles ou archéologiques faisaient quasi-totalement défaut.

Les voyageurs de la place, soutenus par les autorités ont donc ciblé une clientèle européenne de rang moyen, en se fondant sur des atouts réels (la mer, le soleil, le shopping, la qualité du parc hôtelier, le désert), mais en créant de toutes pièces le « produit » Dubaï. Le soleil et les eaux brûlantes du Golfe (de surcroît à portée de derricks pétroliers) ne sont utilisables que durant la saison hivernale, tandis que le désert est parcouru d'autoroutes et de lignes à haute tension. Malgré cela, un décor et un folklore de pacotille ont ainsi été créés pour les besoins de touristes en quête d'un dépaysement sans danger, dans un cadre de détente et de confort. L'émirat compte 257 hôtels de toutes catégories, contre 44 il y a dix ans, et les palaces s'échelonnent maintenant le long de la plage au sud de la ville, offrant à des prix raisonnables toutes les aménités de l'Occident. Ce secteur fournit déjà 16 % du PIB, mais il faudrait y ajouter les effets sur le commerce hors taxes, sur le taux de remplissage des avions de la compagnie Emirates, etc. pour en mesurer l'impact d'ensemble.

L'émirat a réussi cette performance en allant chercher une clientèle qui ne pouvait pas se diriger spontanément vers cette destination inconnue. Il a su tirer profit des difficultés d'autres pays de la région comme l'Egypte en proie au terrorisme islamiste ou la Turquie menacée par les actions du PKK et mène à travers ses offices de tourisme une promotion permanente de l'émirat, multipliant les congrès internationaux, les festivals, les manifestations sportives ou culturelles de retentissement international.

Malgré la liste impressionnante d'atouts qu'elle s'est forgée ou qu'elle a rendu opérationnels, Dubaï ne jouit pourtant pas de tous les attributs d'une métropole, au sens de pôle directeur de l'économie-monde que peut revêtir ce terme. La métropolisation en paraît incomplète, et c'est à partir de ces lacunes que l'on peut tenter, en creux, de dessiner le contenu de ce que devrait être une métropole de l'économie-monde, dans le sens le plus fonctionnel du terme.

III – Un simple emporium du système marchand planétaire ou une métropole en devenir ?

La question qui se pose à ce stade est de savoir si Dubaï, qui est souvent comparée pour ses activités à Singapour et Hongkong, participe pleinement de ce qui a été décrit comme la

²¹ TME : « Dubaï proceeds with caution », septembre 1998, pages 17-18

²² Dubal et Dugas appartiennent à 100 % à l'émirat, tandis que le capital de Ducal est partagé à 35 % chacun pour Dubaï et Abou Dhabi, le reste revenant à la BICC britannique.

« ville globale », c'est-à-dire une de ces métropoles d'envergure planétaire structurant les réseaux qui tendraient à faire fonctionner au même rythme l'ensemble des flux de la planète. Si Dubaï est l'un des relais les plus performants de cette mise en réseau, on peut néanmoins s'interroger sur le degré de la métropolisation engagée dans cette ville : la question de l'enracinement de la population, et de sa participation à la conception et à la gestion de cet ensemble urbain, celle de sa dépendance encore forte à l'égard du cours mondial des hydrocarbures ou de la stabilité des pays qui l'entourent, celle enfin de la nature même de ses fonctions économiques doivent permettre de cerner les limites de cette métropolisation.

Une population cosmopolite, mais contrainte à la précarité

Les étrangers résident à Dubaï sous le système de la « kafala » ou sponsorship, c'est -à-dire sous la responsabilité d'un kafil, « sponsor » citoyen national, qui opère en échange un prélèvement sur leurs revenus. Ce système implique que l'étranger « protégé » n'a pas un statut de majeur. Ses droits de propriété sur un bien immobilier ou sur une entreprise ne sont pas des droits « d'user et d'abuser » comme c'est le cas en droit romain, mais obéit à des restrictions qui l'apparentent plutôt à des concessions.

Les étrangers, si haut placés soient-ils socialement, sont soumis au bon vouloir de leur employeur, de leur associé ou de l'administration, qui peuvent leur signifier à tout moment leur expulsion. Cette précarité les incite à se cantonner à leur activité professionnelle, dans un contexte de fonctionnement politique monopolisé par la famille régnante et les notables.

Mais la conséquence en est que, même après plusieurs décennies de présence, les résidents hésitent à investir ou à s'investir dans l'avenir du pays²³. Le développement de celui-ci est donc confié à des bureaucrates et « technocrates » importés. L'objectif est certes de conserver à la minorité autochtone sa prééminence en dépit de son retard technique et de son infériorité numérique. Mais elle nuit sans doute à la prise en compte des besoins du « développement durable » de la cité.

D'autre part, la rotation rapide de la population pose la question de savoir de qui Dubaï est la ville ? Comment une identité, une citoyenneté, une mémoire peuvent-elles s'en constituer ?

La ségrégation socio-ethnique, frein ou condition de la mondialisation ?

A cette mobilité de la population s'ajoute une ségrégation forte en termes de statuts, qui correspondent dans une large mesure à des catégories socio-professionnelles.. Ainsi, la structure de la population de la ville évoque celle de la Cité grecque antique, avec une division en catégories qui rappellent celles des citoyens, des « métèques » et des « esclaves ».

Rarement la citoyenneté n'a été aussi dissociée de la citoyenneté, bien que l'une et l'autre soient, par-delà les apparences, des notions qui se déclinent selon une gradation large et souvent subtile et difficile à percevoir pour un observateur étranger.

Les « watani »

Depuis l'indépendance en 1971, s'est fermement ancrée dans les esprits la notion, importée du Proche-Orient et imprégnée de modernité (Lewis), de « watan » traduite en français par patrie. Le « watani », citoyen dubaïote, et par extension émirien, est le seul à disposer d'un droit d'expression et d'un pouvoir de décision dans la ville. Il utilise pour cela

²³ Le sort réservé aux habitants, Palestiniens en particulier, qui ont dû quitter le Koweït en abandonnant leurs biens après toute une vie de travail dans l'émirat, est une leçon qui n'a été oubliée pour tous les étrangers installés dans le Golfe.

des canaux familiaux ou tribaux. Tous les nationaux n'ont d'ailleurs pas, loin de là, les mêmes droits, la société « traditionnelle » étant très hiérarchisée socialement (Sournia).; la nationalité émirienne peut également avoir été acquise au cours de ce siècle, et n'entraîne dans ce cas pas le même droit de participer aux affaires de la collectivité que pour les autochtones.

La citoyenneté dubaïote ou la nationalité émirienne donnent par ailleurs accès à tous les privilèges offerts par l'Etat-providence qu'est la Fédération des EAU. Mais il s'agit plus là de la jouissance de libéralités accordées par la famille régnante que de l'exercice d'un droit.

Enfin, privilège devenu l'un des fondements de la citoyenneté, l'institution du sponsorship réserve 51 % de la propriété de toute entreprise à un partenaire émirati. Ce système ne favorise cependant pas également tous les citoyens ; il a au contraire amplifié la capacité de ceux qui bénéficiaient déjà d'une surface sociale ou financière, c'est-à-dire de la capacité d'intervention auprès des autorités pour faciliter l'obtention de permis, de certificats, etc. Mais il assure une rente complémentaire des redistributions de l'Etat à la majorité de la population autochtone.

Les communautés implantées sur place

Cette catégorie privilégiée d'étrangers se décompose elle-même en plusieurs sous-groupes : quoi de commun en effet, dans le rapport à Dubaï, entre les communautés commerçantes ou les familles de militaires baloutches implantées depuis plusieurs générations dans l'émirat, et les cadres ou les professions libérales venus du Proche-Orient pour exercer leur métier durant quelques années avant de retourner avec leurs économies d'installer dans leur pays d'origine ?

Il semble cependant possible d'employer à leur égard le qualificatif de « métèque », employé dans son sens originel ; en effet, disposant de qualifications ou contrôlant un secteur économique utile à l'émirat, ils jouissent d'une situation économique et sociale moins précaire : contrats négociés, de longue durée, possibilité de faire venir leur famille.

Cette population très diversifiée ethniquement et professionnellement partage cependant un mode de vie « occidentalisé », avec une capacité de consommer sur place, y compris des biens de consommation durable. Mais ils sont toutefois à la merci d'une faute professionnelle, d'une expression d'opinion incontrôlée, ou des relations entre leur pays d'origine et l'émirat (les Palestiniens et les Jordaniens ont ainsi beaucoup pâti de la position pro-irakienne de leurs dirigeants durant l'occupation du Koweït en 1990).

La main d'œuvre importée

La troisième catégorie est celle qui remplit le rôle naguère dévolu aux esclaves. Certes, l'esclavage statutaire autochtone a disparu progressivement au cours des années 50 (Heard-Bey), et la population immigrée qui l'a remplacée et qui assure tout le fonctionnement de base de l'économie domestique, industrielle et de services, est salariée et recrutée sous contrat à durée déterminée, dans la plupart des cas.

Mais sa condition sociale durant son séjour se réduit à la valeur de son travail considéré comme une marchandise importée en fonction des besoins. Puisée dans les immenses réservoirs de main d'œuvre de l'Asie du Sud et du Sud-Est, cette main d'œuvre est interchangeable car peu qualifiée ; elle forme la majorité de la population. La raison d'être de sa présence est uniquement économique, mais son importance numérique s'explique aussi par le fait que les salaires qui lui sont versés sont très faibles, et que, en dépit de la modernité du cadre urbain, l'automation n'a pas encore remplacé l'habitude du recours à la domesticité, ou au travail humain pour répondre à de nombreux besoins de la vie quotidienne.

Cette population largement composée d'individus isolés ou en groupe (en dessous d'un revenu de 1000 \$ par mois, il est interdit de faire venir sa famille et d'ailleurs l'entretien d'une famille sur place annulerait le bénéfice attendu de l'expatriation) est taillable et corvéable à merci. Elle est importée par des intermédiaires ayant pignon sur rue, dans certains villages ou régions précises, qui les mettent sur le marché après leur avoir avancé, à des taux usuraires, le prix du transport, du permis de séjour, de leurs services, ou bien par les entreprises elles-mêmes. Ils sont donc totalement dépendants de leur employeur ou de leur sponsor, qui conservent leur passeport et peuvent mettre fin d'un instant à l'autre, et sans compensation, à leur travail. La durée de leur contrat est souvent indiquée à l'avance (durée d'un chantier, par exemple, pour lequel ils ne disposent, souvent, que d'un visa collectif) ou reconductible seulement en cas de comportement satisfaisant. Leur docilité est totale, d'autant qu'ils sont également menacés de rapatriement en cas de maladie ou d'accident, et, pour les femmes, de grossesse. Souvent, en fin de contrat, ces immigrants passent dans la clandestinité, pour garder une chance de continuer à envoyer de l'argent au pays. Mais ils vivent alors une existence marginale, sans garantie, subsistant de petits boulots au noir. Ils sont à la merci de mesures d'expulsion ou d'amendes, comme cela a été le cas en 2000.

Certes, de profonds écarts sociaux ne sont pas incompatibles avec la métropolisation qui aurait même pour effet de les aggraver, jusqu'à juxtaposer des sociétés dont la culture et les valeurs sont étrangères les unes aux autres (Lacour et Puissant). Le kaléidoscope humain de Dubaï contribue à la dynamique et à l'attractivité de la ville ; les représentants des différentes communautés présentes sont autant de liens avec leurs pays d'origine. Mais on peut se demander si une fabrique urbaine aux intérêts et aux conditions aussi disparates n'est pas un handicap rédhibitoire, par rapport à une construction socio-économique durable, où l'interaction entre les groupes donnerait lieu à des synergies créatrices et auto entretenues.

La disparité extrême des statuts et des conditions d'existence a pour effet la réduction à son minimum de la vie sociale. Les relations intercommunautaires se cantonnent à la vie professionnelle, tandis que même les relations intracommunautaires sont dominées par la perspective du retour et l'impératif de l'accumulation d'argent. Le séjour à Dubaï est pour la plupart de ses habitants une parenthèse, où même les liens entre originaires d'un même village se distendent devant l'aventure individuelle, au premier chef, que constitue l'expatriation (Hanafi)

Des espaces publics cloisonnés ou à finalité marchande

L'absence voulue de territorialisation se traduit par le cloisonnement et la spécialisation des lieux de rencontre, et des espaces « publics » en général. Certes, il existe différents types de lieux collectifs, mais ils répondent pour la plupart à des besoins spécifiques et à une clientèle particulière. On peut citer les lieux de culte (mosquées, mais aussi églises, temples protestants, temples hindous, etc.) : leur diversité manifeste l'ouverture revendiquée par Dubaï, dans un contexte régional sensible. Ils sont très fréquentés, mais constituent plutôt des lieux de repli, de retrouvailles (cas des employées de maison philippines le dimanche à la messe) hors du quotidien. Chaque groupe a d'ailleurs tendance à chercher à se retrouver en groupes fragmentés (mosquées chiites et sunnites, mosquées de quartier marquées socialement, donc dans une large mesure ethniquement). Les clubs sont un autre lieu de socialisation restreinte, soit socialement (clubs des ingénieurs, des médecins, etc.) soit ethniquement, suivant un héritage anglo-saxon commun dans la région.

Pour certaines catégories sociales, les lieux de sociabilité de prédilection, complémentaires des clubs, sont les bars et les boîtes de nuit des grands hôtels. Comme dans beaucoup de pays arabes, ces salons permettent les conversations intimes ou de travail dans

un anonymat bienvenu, ou fournissent le cadre de cérémonies à mi-chemin entre le public et le privé, comme les mariages.

Il existe d'autres lieux à vocation plus ouverte :

- les cinémas d'une part, qui drainent une clientèle célibataire masculine en majorité originaire du sous-continent indien (les films étant pour la plupart issus des studios de Bombay ou de Madras). L'attente, à l'extérieur des cinémas, permet à ces jeunes travailleurs d'échanger des nouvelles du pays, ou de s'informer des nouvelles les concernant sur place (offres d'emplois, etc.). Les officines de téléphone public ou les agences de transfert de fonds jouent un peu le même rôle, puisque ce sont les lieux où se retrouvent les travailleurs pour téléphoner à leur famille ou pour envoyer des mandats ;

- des jardins publics, aménagés à grands frais, offrent à tous le luxe de leurs gazons, de leurs parterres de fleurs ombragés de palmiers, de leurs fontaines et de leurs allées invitant à la promenade, loin des voitures, et du stress urbain. Mais la flânerie n'est pas le passe-temps favori des habitants de Doubaï, et ces parcs sont fréquentés d'abord par des familles avec enfants et ne sont là encore, pas des lieux de rencontre ;

- enfin, peut-être le seul lieu vraiment commun de côtoiement est-il représenté par les centres commerciaux, les fameux « mall ». Ces vastes et luxueuses galeries sont un lieu de promenade pour les habitants de Doubaï, sexes, âges et origines confondus. Elles desservent des magasins représentant toutes les grandes marques de la planète en matière de biens de consommation. Mais il ne faut pas perdre de vue l'objectif avant tout utilitaire de ces lieux et d'autre part le fait que le côtoiement n'induit pas l'échange ni la rencontre.

Finalement, cette quasi-absence d'espaces publics (due aussi pour partie au climat qui n'incite pas à la vie à l'extérieur et à la circulation automobile qui isole chacun lors de ses déplacements) est la marque de l'absence de lien social dans cette société certes composite, mais qui ne forme aucunement, par son caractère transitoire et cloisonné, un creuset humain.

Un développement urbain dévolu aux technocrates

L'un des aspects les plus frappants de la croissance des villes de la péninsule arabe gonflées par la manne pétrolière, est son caractère planifié. Partout, les bureaux d'études, les urbanistes et les architectes pensent la ville de manière concertée, organisée dans ses grandes lignes par l'autorité politique et administrative, avant de la réaliser sur le terrain.

Dans des pays où ni le relief, ni l'hydrologie, ni les cultures ou les terrains appropriés de manière privative ne viennent contraindre l'expansion urbaine, où ni l'opinion publique ni des intérêts privés constitués ne viennent contrarier les décisions politiques, et où enfin l'argent n'apparaît pas comme un facteur limitant aux choix urbanistiques ou technologiques, la croissance urbaine apparaît comme essentiellement dirigée par l'Etat.

La ville de Doubaï offre ainsi aux regards européens²⁴ l'image d'un centre urbain futuriste, tout comme la plupart des centres urbains de la péninsule arabe.

Le noyau ancien y a généralement été impitoyablement détruit, dans les premiers temps de la prospérité pétrolière ; ce comportement peut être interprété comme signifiant la volonté de tourner le dos à un passé non pas source de prestige et d'identité, mais au contraire synonyme de l'arriération à laquelle le pétrole permet d'échapper : confusion entre arriération matérielle

²⁴ Loin d'exprimer une supposée objectivité scientifique, ce regard est chargé d'une culture et d'une conception de la ville, particulière, et qui ne serait sans doute pas partagée par un observateur originaire de la côte Ouest des Etats-Unis ou de Chine. La condition de l'œuvre scientifique est de s'efforcer de prendre conscience de la particularité de ce regard, et de restituer, dans la mesure du possible, celui des aménageurs et des aménagés, pour juger de l'adéquation entre ces représentations et la réalité, conditions de la réussite technique, économique et sociale de cette conception urbaine, et fondement du rapport dialectique entre la ville et les êtres qui l'habitent : créateurs d'un type urbain, ils en sont en effet en retour changés, donnant ainsi naissance à un type nouveau d'urbains, porteurs d'une nouvelle civilisation urbaine.

et infériorité intellectuelle et technologique supposée face à l'Occident, sans doute ; car dans cette table-rase du passé, c'est également toute la vieille citadinité qui semble disparaître. Mais ce qui apparaît comme voulu délibérément dans le cas de Djeddah, où la monarchie nejdie s'est évertuée à abolir les traces de l'antériorité et de la « supériorité » culturelle des citadins du Hedjaz, s'applique-t-il aussi à Dubaï ?

Sans doute pas, car le passé de Dubaï n'est pas porteur des mêmes valeurs citadines que les antiques cités caravanières du Hedjaz, et l'histoire de la ville se confond avec celle de sa dynastie, comme en témoignent les vestiges restaurés du palais émiral.

Si l'on excepte ces restaurations partielles (qu'il faut intégrer dans une lecture d'ensemble du projet urbanistique) la ville apparaît comme entièrement tournée vers l'avenir. Elle exprime plus exactement une conception de l'avenir, faite de choix, qui aboutit à une ville constamment renouvelée, sans considération a priori pour le patrimoine, et où des bâtiments de vingt ans d'âge paraissent obsolètes et voués à la démolition. Le bâti de Dubaï se compose donc de quelques types de bâtiments standard, si l'on excepte les constructions des souks antérieures aux années 50 (Lavergne et Dumortier):

Autre élément structurant, ici la ville s'est adaptée à la voiture, et non l'inverse : autoroutes intra urbaines, extension démesurée du périmètre d'urbanisation, absence de dispositions faisant place aux piétons, et rareté des transports en commun. Grâce à cette intégration de la voiture dans les conceptions du projet urbain, Dubaï ne souffre pas des congestions automobiles des métropoles plus anciennes d'Europe ou d'Amérique du Nord, ni a fortiori de l'anarchie qui règne à Karachi, Téhéran, Istanbul ou Le Caire.

L'aménagement urbain est mené par des organismes officiels, qui dépendent d'une volonté centralisée au niveau de l'émirat.

Les instruments de l'aménagement urbain, ou la métropolisation sous contrôle

La famille régnante s'est appuyée sur deux piliers pour mettre en oeuvre ses projets : d'une part, l'expertise et le soutien politique des tuteurs et conseillers anglo-saxons et de l'autre les grandes familles commerçantes.

C'est cet assortiment de moyens, d'objectifs et de cultures différents qui a permis de faire de Dubaï une ville où l'urbanisme s'ajuste si parfaitement avec la gestion de la société et de l'économie ; le succès de Dubaï dépend largement de sa fonctionnalité économique, mais aussi de son aspect attractif pour une certaine catégorie de « clients » adeptes de la modernité la plus aboutie-

Le développement de la ville est l'œuvre de services de l'émirat. Ceux-ci se sont diversifiés avec le temps ; ils ont en charge l'établissement de normes architecturales, urbanistiques, environnementales toujours plus complexes, à partir de règles créées pour d'autres pays ; ils doivent aussi intégrer des normes techniques, esthétiques, étrangères, de manière à aboutir à un résultat urbain cohérent, fonctionnel et attractif. Malgré l'ampleur de la tâche, les moyens financiers dont ils disposent leur ont donné la possibilité de résoudre les problèmes posés par la croissance et par l'ambition des décideurs en choisissant systématiquement les solutions techniques et les normes les plus avancées.

La Municipalité, maître d'œuvre, chef de travaux et gestionnaire de la croissance urbaine

La Municipalité est le premier instrument d'aménagement urbain, et curieusement, sa compétence s'étend sur l'ensemble de l'émirat, c'est-à-dire également sur les oasis de l'intérieur, et sur le village de Hatta dans la montagne. C'est à la fois un organisme édilitaire et une administration.

Les 30 membres du Conseil Municipal sont nommés, mais ils représentent les grandes familles de la ville, qui peuvent donner par ce canal leur avis sur la gestion des affaires de la Cité. Mais la Municipalité est sous l'autorité de son Président, l'émir en personne et son fonctionnement est assuré par un directeur-général, dont les assistants règnent sur une douzaine de départements : planification et études, construction et logement, routes, projets généraux et entretien, santé, drainage et irrigation, horticulture et jardins publics, finances, contrats et achats, affaires administratives, garage et transports, personnel, auxquels il faut ajouter les abattoirs et des bureaux spécialisés (information, juridique, relations publiques, laboratoires, etc.)²⁵. La Municipalité s'occupe aussi de la planification de l'ensemble du bâti urbain, de la mise en place des infrastructures et de la restauration du patrimoine. Son rôle est donc essentiel pour la vie quotidienne des habitants de Dubaï, et son fonctionnement exemplaire, richement doté, est l'une des raisons de l'attraction de la ville²⁶.

Tirant gloire de ses efforts pour protéger son patrimoine comme pour ériger une architecture futuriste, la Municipalité de Dubaï a créé en 1995 le « Dubaï International Award » attribué tous les deux ans en marge des conférences Habitat du « Centre des Nations-Unies pour les Etablissements Humains - Habitat » : ce prix récompense les villes ou les organismes qui ont procédé à des réalisations méritoires en matière de protection de l'environnement urbain.

Le droit foncier, entre « mulk » et « miri »

Dans un territoire où l'appropriation privée ou même collective de la terre était il y a peu encore inconcevable, le statut foncier s'est constitué de façon pragmatique ; il est toutefois représentatif à la fois de la confusion qui subsiste encore entre biens de l'émir et biens de l'Etat et de la capacité d'adaptation du droit local aux nécessités économiques.

En effet, « *Il n'y a pas de règlements écrits régissant la possession de la terre à Dubaï, mais le schéma reconnu est le suivant : en dehors des zones urbanisées, la terre appartient à l'émir. Certaines enclaves dans la ville lui appartiennent également, ainsi qu'à sa famille. Le reste de la ville est partagé entre ceux qui ont acheté leur terrain ou l'ont reçu en cadeau de l'émir* ». (F. Heard-Bey, p. 289). Mais en même temps, les individus ou les sociétés étrangères ont le droit de posséder de la terre, et il existe un marché immobilier actif. Cependant les étrangers n'ont pas le droit de spéculer sur l'immobilier ou de donner des biens immobiliers leur appartenant en location.

La notion de domaine public n'est cependant pas loin : « *L'essentiel des terres appartenant à l'émir est géré comme un bien de l'Etat. Une partie est attribuée à des réalisations publiques telles que routes, jardins publics ou écoles* » (id, p. 290).

Mais, même nantis du droit de propriété et du permis de construire, les habitants de la ville, nationaux ou étrangers, n'ont pas été consultés sur les choix urbanistiques ou sociaux : ils sont censés se couler dans le moule façonné pour eux, sans pouvoir y joindre leurs propres conceptions, qu'il s'agisse de modèles d'habitat ou de modes d'habiter. Certes, comme dans le travail, cette rigueur du cloisonnement entre rentabilité et culture peut s'estomper quelque peu : les quartiers périphériques offrent une atmosphère qui évoque l'Inde, avec une vie de rue, presque de village, tandis que dans un quartier résidentiel aisé comme Jumeira, les relations entre voisins rappellent celles d'un cottage londonien ou d'un « suburb » américain.

Il n'en reste pas moins que chez beaucoup de Dubaïotes de souche, la transition de l'ancien au moderne, avec le surgissement soudain de cet univers de tours et d'autoroutes, a provoqué des troubles psychiques graves. A la différence de Hongkong, le bouleversement

²⁵ D'après la Charte municipale de 1995, in « Dubaï Municipality : « Information Handbook », mai 1996, 57 pages.

²⁶ L'objectif étant, selon son DG, de faire de Dubaï « A Model City » (op. ., Pages 6).

des modes de sociabilité, des codes de politesse, des habitudes alimentaires, la rupture avec le passé a été brutale : la rupture de la transmission des savoir-faire et des valeurs a creusé un fossé d'incommunicabilité entre les générations au sein de la société autochtone.

Une atmosphère « orientale », mais pas un « melting pot »

La métropolisation n'est pas un phénomène de désincarnation, et certains auteurs ont bien montré à propos des métropoles d'Extrême-Orient ou d'Amérique latine comment la mondialisation était ancrée dans la diversité des cultures, qui lui donne à chaque endroit des formes d'expression particulières (Castells,). Cependant, loin de nous l'idée que la mondialisation serait placée sous le signe du « choc des civilisations » (Huntington), qui verrait au XXI^e siècle un nombre défini de grandes aires culturelles figées s'affronter en un combat sans merci.

Dubaï paraît justement présenter un exemple poussé d'interactions entre différentes cultures, mettant en relations des groupes humains en grande majorité « orientaux »²⁷, dont la ville constitue géographiquement le point de rencontre. Si Dubaï est une des cités les plus cosmopolites du globe, elle n'est pas pour autant un creuset humain : la structure sociale et juridique de la société, le caractère temporaire des séjours et leurs causes strictement financières sont un frein à un brassage plus poussé entre les communautés pourtant proches culturellement, grâce à des échanges et des mélanges très anciens.

Aux pieds de ses hautes tours de verre et d'acier, oeuvres d'architectes et d'urbanistes niant délibérément l'existence d'un « génie du lieu », le visiteur se retrouve indubitablement en Orient. Le cachet architectural du centre ancien, les souks, les mosquées, l'habillement dominant, les rythmes des activités, les attitudes sociales, la cuisine et ses odeurs, les parlers de la rue, les savoir-faire sont indéniablement à dominante orientale, ce terme englobant un vaste arc de cercle allant du Sahel ouest africain aux Philippines en passant par l'Asie centrale. Mais ce kaléidoscope humain ne reconstitue pas ses communautés d'origine, dans la mesure où à la différence des quartiers ethniques new-yorkais par exemple, il n'y a pas reconstitution de la société de départ, seuls certains segments d'âge, de sexe et de professions étant représentées dans chaque communauté.

Plus que l'identification de types purs représentatifs de chacun de ces groupes, ce qui frappe est la parenté et les liens tissés par la religion, la pratique de sabirs linguistiques de type pidgin permettant l'intercompréhension au moins dans le domaine professionnel (M'Bokolo et Amselle).

Mais ces vecteurs d'échanges n'aboutissent pas non plus à la création d'une société nouvelle, qui serait la résultante de toutes ces mutations forcées et subies, du fait que pour chacun, le passage dans cette ville est temporaire et n'incite donc pas à l'enracinement, et parce que les autochtones s'efforcent de protéger leur suprématie.

Une réussite encore fragile

Pôle émergent de l'économie-monde, Dubaï connaît des taux de croissance équivalents à ceux des nouveaux dragons d'Asie du Sud-Est, mais son économie est soumise aux mêmes aléas de la conjoncture, dus à l'absence de pouvoir qu'ont ces économies sur le fonctionnement des marchés financiers situés pour l'essentiel dans l'hémisphère Nord (Ruffin).

²⁷ Le terme est employé avec toutes les réserves justement évoquées par E. Saïd : il s'agit d'Orientaux par rapport à sa culture occidentale, et je m'efforce de saisir une atmosphère, et non pas d'y projeter une représentation préétablie d'un Orient reconstruit et imaginaire.

Si, contrairement à ce qui est parfois avancé, le succès de Dubaï n'est pas fondé « sur du sable », c'est-à-dire sur une pure spéculation et sur une rente pétrolière éphémère, il n'en reste pas moins que son économie demeure sous la contrainte de paramètres socio-culturels internes et d'un environnement régional incertain.

Des rigidités internes contraires aux exigences de la mondialisation

Une économie et une société protégées par l'Etat

Paradoxalement, ce centre des échanges planétaires qu'est Dubaï est régi par des règles strictes en matière de circulation des hommes et des capitaux. La kafala, par exemple, qui régule l'entrée des travailleurs immigrés, est un moyen d'assurer la stabilité et la sécurité, tout en fournissant un revenu à nombre de familles et de sociétés dubaïotes. Mais ce système est contesté par l'Organisation Mondiale du Commerce, en ce qu'il interdit aux capitaux étrangers de posséder la majorité des parts des entreprises locales.

D'autre part, dans certains pays du Golfe²⁸, les autorités prennent conscience de ce que son caractère prédateur est néfaste au développement de relations de partenariat qui devraient s'instaurer entre le détenteur autochtone du capital et le détenteur immigré du savoir-faire, ce qui bride les synergies nécessaires pour passer à un système de production plus complexe.

Mais la levée de ces barrières provoquerait une véritable révolution dans les mœurs du pays, et un clivage au sein de la société dubaïote, entre les simples citoyens dont le revenu et le pouvoir dépendent des revenus de la kafala, et les grandes familles qui, disposant de capitaux, sont prêtes à jouer le jeu de la mondialisation, et de l'association avec des investisseurs étrangers.

Une épée de Damoclès : l'environnement culturel et politique

La question était naguère posée de savoir si les villes du Golfe étaient encore des villes arabes (Bourgey). Contrairement aux apparences, et en dépit du rapport démographique interne, Dubaï appartient toujours à son environnement culturel et en particulier religieux arabo-musulman. Cela tient à la fois à la culture de la population autochtone, et aussi à la proximité de puissants voisins, qui se font les chantres du respect d'une orthodoxie qui englobe, au-delà de la pratique religieuse, l'ensemble des comportements sociaux.

La relative permissivité qui règne à Dubaï en matière, emblématique pour les Occidentaux, de consommation d'alcool et de liberté de déplacement et de participation à la vie professionnelle dévolue aux femmes, sont placées sous la vigilance de l'Arabie saoudite et de l'Iran, qui ont certes besoin à leurs portes de cette oasis de tolérance, mais qui en craignent la contagion. Ces puissances sont relayées à proximité par l'émirat de Sharjah. Sans parler de l'écho que peut avoir le discours religieux sur une société déboussolée, comme on l'a vu plus haut, et qui s'interroge sur l'impact délétère de l'ouverture au monde sur ses propres valeurs.

Cette épée de Damoclès est d'autre part un moyen de maintenir la stabilité politique à l'échelle régionale. L'épouvantail du religieux est brandi comme antidote à une évolution démocratique, qui saperait les fondements du pouvoir en place et pourrait servir de modèle aux Etats voisins.

Une fortune soumise aux aléas de la conjoncture pétrolière et politique régionale

²⁸ Entretiens de l'auteur en Oman et au Koweït, 2000.

L'existence de cette ville repose sur son attraction économique, et est donc soumise aux aléas de la conjoncture régionale ou internationale. Une des obsessions des autorités est d'affranchir le sort de Dubaï des fluctuations du marché pétrolier ; il n'en reste pas moins que le cours du pétrole influe encore lourdement sur le volume des affaires. On peut donc imaginer qu'en cas de crise économique (mais aussi politique, localement ou dans le cadre régional), Dubaï se vide de sa population ou à tout le moins voit celle-ci se réduire...

L'apparition d'une opinion publique

Le débat sur la fonction métropolitaine de Dubaï vient d'être ouvert, non pas, symptomatiquement, par la population résidente immigrée, mais par les citoyens de Dubaï eux-mêmes. Ceux-ci commencent à s'interroger sur le bien fondé d'une ambition émirale qui, certes, a considérablement accru leur notoriété et leurs revenus, mais en même temps, les rend toujours plus minoritaires (6 à 7 % du total, si l'on compte les immigrés clandestins) et même marginaux dans leur propre pays.

L'option engagée depuis une trentaine d'années de faire de cette ville une métropole du système-monde est donc remise en cause par une partie importante de la population, qui préférerait jouir en paix de ses pétrodollars, dont la masse, même relativement modeste par rapport à celle que reçoit Abou Dhabi, suffirait à assurer, sous forme de placements, un revenu confortable à l'ensemble des citoyens, en leur épargnant cette dépossession de soi dont ils sont victimes.

Mais le fait même que le débat soit posé et révèle l'existence d'une société civile émiratie indépendante du prince, n'indique-t-il pas qu'il est trop tard ? La mondialisation a ses exigences, ses logiques, et le mode de développement choisi par Dubaï, qui repose sur une compétition de chaque instant avec des concurrentes réelles ou potentielles dans la région ou à l'autre bout de la planète, ne permet aucune pause, et demande d'aller toujours plus loin dans l'offre technologique et le consumérisme..

Dubaï est donc incontestablement une ville de la mondialisation, mais une ville dont la métropolisation s'opère selon des modalités originales, produit d'un volontarisme qui n'intègre pas le destin et les aspirations de l'immense majorité de ses habitants, qui n'en sont que les mercenaires, tandis que les citoyens eux-mêmes sont rétifs face aux objectifs et aux implications de cette ambition pour leur vie quotidienne et leur identité.

La métropolisation incomplète

Dubaï demeure aujourd'hui essentiellement un centre d'approvisionnement et de redistribution cantonné au conditionnement et à la vente de marchandises, et à la fourniture de services liés au commerce ou au tourisme. Cette fonction la met au contact de l'ensemble de la planète et en fait l'un des pôles mondiaux du libre-échange..

Mais la liberté d'entreprendre et d'échanger ne s'y combine pas avec l'incitation à la création et à l'innovation. Ce n'est par ailleurs pas une place financière de rang international, c'est-à-dire un lieu où s'investissent les capitaux des marchés financiers internationaux, en quête permanente de la meilleure rentabilité et de secteurs innovants qui sont

L'absence de secteur innovant

Les autorités cherchent à attirer des industries à fort contenu capitaliste et surtout technologique. Mais le site n'est pas encore perçu comme un lieu d'implantation possible

pour les industries de l'informatique, de la télématique ou de l'électronique grand public. Tant que ce résultat n'aura pas été atteint, la réussite de l'entreprise demeurera fragile²⁹.

. Certes, Dubaï est le centre leader de l'industrie de la communication dans le Golfe, avec 607 entreprises réalisant des ventes annuelles de 624 M \$. Mais il ne s'agit en fait que de points de vente de produits importés ; c'est un centre de production d'images, avec ses studios de télévision ou de publicité diffusée à travers l'ensemble du Monde Arabe. Elle dispose également d'un nombre impressionnant de terminaux Internet. Mais il ne s'agit là que de consommateurs, et non pas de producteurs de nouveaux concepts ou de nouvelles techniques sur ce créneau en plein essor³⁰.

Dubaï ne possédait pas d'université avant l'ouverture récente d'une université américaine, ni de centres de recherche. Les jeunes Dubaïotes sont formés soit à l'université de la Fédération, à Al Aïn, dans l'émirat d'Abou Dhabi, soit dans des centres universitaires technologiques comme celui d'Ajman, soit à l'étranger. Mais la formation sur place n'est pas d'un niveau très élevé, et la motivation des étudiants, aux revenus confortables, est faible; quant aux jeunes entrepreneurs étrangers qui pourraient fournir à la ville le moyen de développer des activités de recherche-développement ou liées à la nouvelle économie de l'information, ils ne trouvent pas sur place l'environnement culturel, la stimulation intellectuelle ou les échanges scientifiques dont ils auraient besoin.

Conscientes de la nécessité de franchir un nouveau seuil technologique pour demeurer dans la compétition internationale, les autorités ont fondé la première « Internet City » du monde, qui a ouvert ses portes en octobre 2000. Il s'agit d'une zone franche vouée au commerce électronique et à l'apprentissage de tous les aspects des multimédia. Elle comprendra une Université de l'Internet, destinée aux étudiants d'Afrique du Nord, du Moyen-Orient et du sous-continent indien³¹. Ce projet est piloté par Cheikh Muhammad bin Rachid al-Maktoum, le prince héritier et Ministre de la défense de la Fédération, qui déclara lors de l'inauguration : « *Si les EAU sont le hub du transport des marchandises, pourquoi ne deviendraient-ils pas aussi un hub de la communication ?* »(...) *Dans l'avenir, tout le commerce se fera dans le cyberspace. Mais le monde cybernétique aura besoin d'une base physique sur notre planète et je veux que Dubaï devienne le meilleur endroit du monde pour toutes les entreprises de l'industrie de la communication* »³²

Les principales entreprises mondiales du secteur auraient déjà manifesté leur intérêt pour cette zone et le monopole de la compagnie nationale Etisalat (Emirates Telecommunications Corp.) en matière de fournisseurs d'accès a été aboli. La plupart des pays du Moyen-Orient se sont efforcés jusqu'à présent de bloquer l'accès de leurs citoyens à l'Internet, au prétexte de se protéger de l'envahissement de la pornographie, mais en réalité surtout pour éviter des contagions idéologiques porteuses de revendications démocratiques. L'ouverture de la zone franche à Dubaï aura certainement un impact fort pour les citoyens saoudiens, qui pourront se connecter au monde grâce à un simple numéro de téléphone à Dubaï, tout comme le font les Syriens à travers le réseau libanais. L'impact de la zone franche

²⁹ Voir des exemples de ces réserves dans MEED : « Confident that the Growth can Continue », 5 décembre 1997, p. 34 ; Julian Taylor : « Can Dubaï survive the Global Challenge ? », The Middle East, Novembre 1998, pages 21-22.

³⁰ On peut d'ailleurs se demander si le contenu des messages échangés participe réellement à l'enrichissement intellectuel et à l'ouverture culturelle des abonnés (on sait que dans le Monde Arabe, Internet est surtout perçu dans la jeune génération comme un moyen d'échapper aux frustrations imposées par la société, et de remplacer l'échange réel interdit avec l'autre sexe par une relation virtuelle ; mais ce transfert et cette évasion est source de schizophrénie et d'une accoutumance qui rend la réalité sociale plus difficile à affronter).

³¹ "Dubaï to create Internet City", TME, janvier 2000 ; « Dubaï Internet University says to drive Web economy », Reuters, 26 avril 2000

³² TME, art. cit., janvier 2000

de Dubaï pourrait être équivalent à celui de la chaîne de télévision Al-Jazira lancée par l'émirat du Qatar.

L'absence de fonctions dirigeantes à rayonnement international

90 des 100 premières entreprises mondiales ont ouvert une représentation à Dubaï³³. Ces représentations ont souvent une fonction régionale et desservent parfois une clientèle qui s'étend au-delà des frontières du CCG. Pour autant, l'autonomie et le pouvoir de décision par rapport au siège ou à la maison mère de ces entreprises reste faible et leur activité cantonnée à la desserte des clients.

Le manque d'activités sophistiquées explique la faiblesse du nombre de sièges régionaux de multinationales, tandis que peu d'entreprises locales ont acquis une dimension internationale : non seulement les étrangers résidents n'investissent pas sur place, mais même les capitaux dont disposent les habitants sont placés à l'étranger, dans des opérations immobilières ou dans le capital de sociétés occidentales. En dépit du boom économique, les opportunités d'investissement sont peu variées, hors de la construction, du commerce ou du tourisme.

Une place financière d'envergure purement locale

Le gouvernement a longtemps hésité avant d'autoriser l'ouverture de la 7^e Bourse des valeurs du CCG, en 2000 ; il privilégiait jusqu'ici l'activité bancaire off-shore. Certes, un marché informel des valeurs existait depuis les années 70, sans que l'Etat intervienne pour réguler ces échanges d'actions entre propriétaires de la place. Mais devant l'augmentation du nombre d'entreprises engagées sur ce marché, l'Etat s'est décidé à intervenir pour éviter que ne se développe autour de ces valeurs une spéculation dangereuse. L'« Emirates Stock Exchange » est un marché électronique, sans support ni localisation physique, ce qui a permis, entre autres, d'éviter que Dubaï et Abu Dhabi ne se trouvent en compétition pour héberger ce projet. 36 sociétés, dont la capitalisation totalise 27 Md \$, y sont cotées : banques, maisons de commerce, entreprises du bâtiment et du secteur immobilier en majorité. Les banques représentaient à elles seules la moitié des transactions dans le marché officiel existant précédemment³⁴. Elle occupe donc le 2^e rang des places boursières du CCG après celle d'Arabie Saoudite. Le nombre d'agents de change était de 16 en 1998, auxquels il fallait déjà ajouter environ 50 courtiers non déclarés. La mise en réseau de la Bourse des EAU avec les autres places de la région, Koweït, Manama et Mascate, de la même manière que Koweït est déjà connectée avec les places de Beyrouth, Amman et Le Caire.

Cependant, même si les banques de Dubaï ont réalisé plus de 500 M \$ de bénéfices en 1999 et si la National Bank of Dubaï est la 3^e institution financière des EAU, le pôle financier de la Fédération est plutôt localisé à Abu Dhabi, qui compte bien, avec son projet de gigantesque zone franche sur l'île de Saadiyat, combler le « chaînon manquant » sur un fuseau horaire à mi-chemin entre Londres et Singapour, et assurer le recyclage des capitaux de toute la région, en s'appuyant, certes, sur le rôle de centre commercial de Dubaï. Mais le partage des rôles qui se dessine est de nature à faire perdre de son autonomie à Dubaï et à l'empêcher de devenir une métropole complète à l'échelle internationale³⁵.

³³ Le Monde diplomatique, février 2001

³⁴ Les banques de Dubaï ont été depuis longtemps à l'avant-garde de l'innovation dans la région en ce qui concerne les services financiers aux entreprises, et on peut penser qu'elles utiliseront rapidement la Bourse pour développer des systèmes de financement aux entreprises encore peu diversifiés dans la région (TME UAE finalises Stock Market launch », septembre 1999).

³⁵ TME : Saadiyat : A 3.3 \$BN Offshore Market, février 2001

L'apparition de sites concurrents

Même le rôle de hub commercial régional est menacé, tant son succès a pu susciter de nouvelles vocations chez ses voisins : on a déjà cité le cas de l'île de Qishm, où les Iraniens ont établi une zone franche à l'entrée du Golfe. Mais le danger le plus immédiat provient du hub de Mina Raysut à Salalah (sultanat d'Oman), inauguré en novembre 1999 sur le même concept de port d'éclatement régional. Par rapport au Jebel Ali, il offre l'avantage de se trouver en eaux libres, sur les rives de l'Océan Indien : même si des complémentarités sont envisagées entre les deux ports, les entreprises actionnaires de Salalah semblent avoir opéré un choix stratégique déterminant, et la montée en puissance de ce port explique la stagnation relative du trafic de Jebel Ali depuis deux ans³⁶.

L'autre visage de la mondialisation : blanchiment d'argent sale, corruption et criminalité

Le rôle de plaque tournante de Dubaï et le brassage permanent d'argent du monde entier qui s'y opère en a fait un lieu attractif pour les activités illégales qui trouvent leur origine dans la région.

Des scandales récents, mettant en cause l'administration ou des hommes d'affaires véreux, ont terni la réputation de l'émirat. La presse locale rapporte des détournement de fonds publics, de profits illicites, des irrégularités commises par des Ministères ou des organismes publics. Escroqueries en tous genres, chèques sans provision, contrefaçon monétaire défraient la chronique, et les autorités policières et judiciaires de l'émirat sont désarmées devant ce type de délinquance. En 1999, la fuite de l'homme d'affaires indien Madhav Patel, emportant avec lui 360 M \$ d'emprunts auprès des banques locales, a conduit l'Etat à mettre en chantier une nouvelle loi destinée à encadrer plus strictement l'activité bancaire.

Plus grave, les EAU attirent désormais le blanchiment de fonds d'origine délictueuse provenant de l'ex-Union soviétique, d'Inde et du Pakistan principalement. Le pays est devenu par ailleurs une plaque tournante de la drogue, du fait de sa proximité avec des pays grands producteurs comme l'Afghanistan, mais aussi de ses connections faciles avec le monde entier et de l'existence d'un marché croissant, dans la jeunesse riche, oisive et frustrée du Golfe. La criminalité y prend même un tour violent, puisque Interpol a dû être appelé à la rescousse dans des affaires de racket et de kidnapping d'hommes d'affaires avec des ramifications jusqu'en Afrique³⁷ !

La lutte contre cette criminalité est cependant rendue difficile par la crainte des autorités et des milieux d'affaires qu'elle ne nuise à l'activité de réexportation dans son ensemble.

Conclusion : Dubai, un nœud de réseau sans territoire ?

A travers ce cas particulier de la métropolisation de Dubaï, j'ai essayé de montrer la complexité de ce processus et ses limites. Celles-ci tiennent pour une part à sa localisation géographique, et à son appartenance à une aire culturelle donnée. Mais là n'est pas l'essentiel et n'induit pas de déterminisme.

En revanche, le cas de Dubaï manifeste peut-être les limites qu'impose à une place isolée la faiblesse de son poids spécifique, et l'absence d'un hinterland qui la doterait d'une substance culturelle et humaine : le dépassement de sa simple fonction commerciale en serait facilité, tout comme Hongkong se nourrit d'être au cœur du monde chinois. Les vastes

³⁶ Voir Arabies : « Double casse-tête pour Dubaï », avril 1999, pages 36 à 39 ; The Middle East : « Salalah Port : a Vision Realised », janvier 1999, pages 37 à 40.

³⁷ « Cleaning up a dirty business », TME, janvier 2000 ; « GCC Fraud Scandal », TME, octobre 2000.

territoires continentaux environnant Dubaï, ne lui apportent que bien peu de soutien et affichent plutôt leur opposition ou leur méfiance face à l'inscription dans un système-monde dominé par des valeurs et des modes de pensée « occidentaux ».

Dubaï ne peut pas s'appuyer non plus sur une culture locale, et refuse l'enracinement des immigrants : il y a là une différence fondamentale avec le destin de Singapour ou de Hongkong, où les immigrants se sont emparés des leviers politiques et économiques.

Ne peut-on voir aussi dans ce plafond qualitatif atteint par Dubaï la revanche des territoires sur les réseaux (Badie), ou à tout le moins l'affirmation d'une complémentarité entre les deux : Dubaï est un nœud de réseaux; mais sa prospérité dépend des territoires environnants dont elle pallie les carences. Mais en même temps, la pauvreté du substrat fourni par ces territoires l'empêche d'approfondir et de diversifier son rôle polarisateur : ces Etats repliés sur eux-mêmes, détenteurs de rentes ou en proie à une instabilité structurelle sont plus des clients que des partenaires, leur dynamisme est faible et la nature des marchandises ou des services dont ils ont besoin sont cantonnés dans un registre sommaire.

Non seulement Dubaï ne peut pas se passer des territoires environnants, mais sa prospérité dépend étroitement de la stabilité régionale, très précaire, et sur laquelle elle n'a aucune prise : de façon contradictoire, Dubaï peut craindre à la fois l'ouverture de ces pays, qui réduirait son rôle d'interface, et leur fermeture, génératrice de tensions et qui a pour effet de tarir et de détourner les flux de marchandises qui lui parviennent.

Dans son rôle de centre commercial régional, Dubaï aspire à être reconnue comme une métropole et multiplie les efforts pour y parvenir. Elle n'est plus considérée comme le résultat d'une ambition démesurée, au succès purement circonstanciel. Mais derrière ce succès, la question qui demeure posée est celle de la nature de cette métropole éventuelle : si Dubaï est une métropole, de quoi l'est-elle ? et à quel titre ? Ce n'est, à tout prendre, aujourd'hui encore, qu'un centre relais du commerce mondial.